



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 18**

27 Ιανουαρίου 2005

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3306

Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Μολδαβίας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Μολδαβίας που υπογράφηκε στο Κισινάου στις 29 Μαρτίου 2004, το κείμενο της οποίας σε πρωτότυπο στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΜΟΛΔΑΒΙΑΣ

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΚΑΙ
Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΜΟΛΔΑΒΙΑΣ

Εφεξής καλούμενες τα «Συμβαλλόμενα Μέρη»

Αποτελούσες Μέρη της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία ετέθη προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944.

Επιθυμούσες εξίσου τη σύναψη Συμφωνίας με σκοπό την εγκατάσταση και λειτουργία τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέραν των αντιστοίχων εδαφών τους.

Συμφώνησαν τα ακόλουθα:

Άρθρο 1
Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εκτός εάν το κείμενο προβλέπει διαφορετικά:

α. Ο όρος «Αεροπορικές Αρχές» σημαίνει, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, το Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και κάθε πρόσωπο ή όργανο εξουσιοδοτημένο να ασκεί τις αρμοδιότητες οι οποίες προς το παρόν ασκούνται από την ως άνω Αρχή ή συναφείς αρμοδιότητες και, στην περίπτωση της Δημοκρατίας της Μολδαβίας, τον Γενικό Διευθυντή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και κάθε πρόσωπο ή όργανο εξουσιοδοτημένο να ασκεί τις αρμοδιότητες οι οποίες προς το παρόν ασκούνται από την ως άνω Υπηρεσία ή συναφείς αρμοδιότητες.

β. Ο όρος «η Σύμβαση» σημαίνει τη Σύμβαση για Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία ετέθη προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει:

(ι) οποιαδήποτε τροποποίηση επί αυτής ετέθη σε ισχύ σύμφωνα με το Άρθρο 94 (α) αυτής και η οποία έχει κυρωθεί και από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη και

(ιι) οποιοδήποτε Παράρτημα ή οποιεσδήποτε τροποποιήσεις επί αυτού οι οποίες υιοθετήθηκαν σύμφωνα με το Άρθρο 90 της Σύμβασης, εφόσον μια τέτοια τροποποίηση ή Παράρτημα είναι σε δεδομένη στιγμή σε ισχύ για τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

γ. Ο όρος «Συμφωνία» σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, το συνημμένο σε αυτήν Παράρτημα και οποιαδήποτε Πρωτόκολλα ή συναφή έγγραφα τα οποία τροποποιούν τη Συμφωνία αυτή ή το Παράρτημα.

δ. Ο όρος «διορισμένη αεροπορική εταιρεία» σημαίνει, μια αεροπορική εταιρεία που έχει διοριστεί και εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 3 της παρούσας Συμφωνίας.

ε. Ο όρος «συμφωνημένα δρομολόγια» σημαίνει τα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια στις διαδρομές, οι οποίες καθορίζονται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας, για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.

στ. Ο όρος «χωρητικότης» σε σχέση με αεροσκάφος, σημαίνει τη διαθέσιμη δυνατότητα χωρητικότητας του αεροσκάφους σε μία διαδρομή ή τμήμα μιας διαδρομής και ο όρος «χωρητικότης» σε σχέση με «ένα συμφωνημένο δρομολόγιο» σημαίνει τη χωρητικότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση τέτοιων δρομολογίων, πολλαπλασιαζόμενη επί τη συχνότητα των δρομολογίων του αεροσκάφους σε δεδομένη περίοδο και σε μία διαδρομή ή τμήμα μίας διαδρομής.

ζ. Ο όρος «επικράτεια» σε σχέση με ένα Κράτος έχει την έννοια του Άρθρου 2 της Σύμβασης.

η. Οι όροι «αεροπορικό δρομολόγιο», «διεθνές αεροπορικό δρομολόγιο», «αεροπορική εταιρεία» και «στάθμευση για μη εμπορικούς σκοπούς», έχουν την έννοια η οποία τους αποδίδεται αντίστοιχα στο Άρθρο 96 της Σύμβασης.

θ. Ο όρος «τιμολόγιο» σημαίνει το πληρωτέο ποσό για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου, καθώς και τους όρους υπό τους οποίους τα ποσά αυτά εφαρμόζονται, συμπεριλαμβανομένων των τιμών και όρων για πρακτόρευση και άλλες βοηθητικές υπηρεσίες οι οποίες εκτελούνται από το μεταφορέα, σχετικά με την αεροπορική μεταφορά, εξαιρουμένων των αμοιβών και όρων για τη μεταφορά ταχυδρομείου.

ι. Ο όρος «τέλος χρήσεως» σημαίνει το τέλος που επιβάλλεται σε αεροπορικές εταιρείες για την παροχή αερολιμενικών, αεροναυτιλιακών ή αεροπορικής ασφάλειας εξυπηρετήσεων ή διευκολύνσεων.

Εννοείται ότι οι τίτλοι οι οποίοι δίδονται στα Άρθρα της παρούσας Συμφωνίας δεν περιορίζουν ή διευρύνουν με κανένα τρόπο τις έννοιες οποιωνδήποτε διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 2
Παροχή δικαιωμάτων

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παρέχει στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα τα οποία καθορίζονται στην παρούσα Συμφωνία, για την εκτέλεση τακτικών διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ως ακολούθως:

α. Να υπερίπταται, χωρίς προσγείωση, της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

β. Να σταθμεύει για λόγους μη εμπορικούς στην ως άνω επικράτεια και

γ. Να σταθμεύει στην ως άνω επικράτεια σε συγκεκριμένα σημεία της διαδρομής ή διαδρομών που καθορίζονται στον Πίνακα Διαδρομών ο οποίος επισυνάπτεται στην παρούσα Συμφωνία, με σκοπό την επιβίβαση και αποβίβαση διεθνούς κίνησης επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.

2. Ουδεμία επίκληση των διατάξεων της παραγράφου (1) μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχει στην αεροπορική εταιρεία του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να επιβιβάζει στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο προς μεταφορά με αμοιβή ή μίσθωση και προοριζόμενο για άλλο σημείο στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 3
Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να διορίζει και να πληροφορεί, μέσω της διπλωματικής οδού το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, μία αεροπορική εταιρεία για την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίου στις καθορισμένες διαδρομές, καθώς και να αποσύρει ή να τροποποιεί τους διορισμούς αυτούς.

Μετά τη λήψη τέτοιου διορισμού ως και αιτήματος από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία κατά τον τύπο και τρόπο που καθορίζεται για τη χορήγηση εξουσιοδότησης λειτουργίας, οι αρμόδιες αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα χορηγούν χωρίς καθυστέρηση την κατάλληλη εξουσιοδότηση λειτουργίας στην κατά τα ως άνω διορισμένη αεροπορική εταιρεία, υπό την προϋπόθεση ότι:

α) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:

ι) αυτή είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας υπό την Ιδρυτική Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της έχει χορηγηθεί Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Κοινοτικό δίκαιο, και

ιι) ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος αυτής της αεροπορικής εταιρείας ασκείται και τηρείται από το Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα αυτής και η οικεία αεροπορική αρχή διευκρινίζεται σαφώς κατά τον διορισμό.

β) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Δημοκρατία της Μολδαβίας:

ι) αυτή είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Δημοκρατίας της Μολδαβίας και της έχει χορηγηθεί άδεια σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο της Δημοκρατίας της Μολδαβίας και

ιι) η Δημοκρατία της Μολδαβίας έχει και διατηρεί τον ουσιαστικό ρυθμιστικό έλεγχο της εταιρείας αυτής, και

γ) η διορισμένη αεροπορική εταιρεία είναι ικανή να πληροί τις προϋποθέσεις οι οποίες προβλέπονται από τους νόμους και κανονισμούς που συνήθως εφαρμόζονται - σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης - ως προς την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από το Μέρος που λαμβάνει το διορισμό.

3. Μετά τη λήψη της εξουσιοδότησης λειτουργίας της παραγράφου 2, μια διορισμένη αεροπορική εταιρεία μπορεί να αρχίσει οποτεδήποτε την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων για τα οποία έχει διορισθεί, υπό την προϋπόθεση ότι η αεροπορική εταιρεία συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες διατάξεις αυτής της Συμφωνίας.

Άρθρο 4
Ανάκληση και Αναστολή

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να ανακαλεί την εξουσιοδότηση λειτουργίας ή να αναστέλει την άσκηση των δικαιωμάτων, τα οποία ορίζονται στο Άρθρο 2 αυτής της Συμφωνίας, από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ή να επιβάλει όρους οι οποίοι κρίνονται αναγκαίοι για την άσκηση των δικαιωμάτων αυτών, όπου:

α) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:

ι) αυτή δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας υπό την Ιδρυτική Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και δεν της έχει χορηγηθεί Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Κοινοτικό δίκαιο, ή

ιι) ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος αυτής της αεροπορικής εταιρείας δεν ασκείται ή δεν τηρείται από το Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα αυτής και η οικεία αεροπορική αρχή δεν διευκρινίζεται σαφώς κατά τον διορισμό,

β) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Δημοκρατία της Μολδαβίας:

ι) αυτή δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Δημοκρατίας της Μολδαβίας και δεν της έχει χορηγηθεί άδεια σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο της Δημοκρατίας της Μολδαβίας, ή

ιι) η Δημοκρατία της Μολδαβίας δεν διατηρεί τον ουσιαστικό ρυθμιστικό έλεγχο της εταιρείας αυτής, ή

γ) η αεροπορική αυτή εταιρεία δεν δύναται να αποδείξει ότι είναι ικανή να πληροί τις προϋποθέσεις, οι οποίες προβλέπονται από τους νόμους και τους κανονισμούς που συνήθως και ευλόγως εφαρμόζονται σύμφωνα με τη Σύμβαση από το Μέρος που λαμβάνει τον διορισμό, σχετικά με την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών δρομολογίων, ή

δ) η αεροπορική αυτή εταιρεία αδυνατεί να συμμορφωθεί με τους νόμους και/ή κανονισμούς του Συμβαλλόμενου Μέρους, το οποίο εκχωρεί τα εν λόγω δικαιώματα, ή

ε) η αεροπορική εταιρεία δεν λειτουργεί σύμφωνα με τους όρους, οι οποίοι καθορίζονται στην παρούσα Συμφωνία.

2. Εκτός από την περίπτωση που η άμεση ανάκληση ή αναστολή ή επιβολή των όρων, οι οποίοι αναφέρονται στην παράγραφο 1 του Άρθρου αυτού, είναι ζωτικής σημασίας για την πρόληψη περαιτέρω παραβιάσεων των νόμων και/ή των κανονισμών, η άσκηση του δικαιώματος αυτού θα ασκείται μόνο μετά από διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με το Άρθρο 15 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 5
Εφαρμογή νόμων και κανονισμών

1. Οι νόμοι, κανονισμοί και διαδικασίες του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, παραμονή ή αναχώρηση από την επικράτεια του αεροσκαφών τα οποία ασχολούνται με τη διεθνή αεροναυτιλία ή σχετικά με τη λειτουργία και πλοήγηση των αεροσκαφών αυτών, θα τηρούνται από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την είσοδο, παραμονή και αναχώρηση από την εν λόγω επικράτεια.

2. Οι νόμοι και κανονισμοί του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, ελευθεροκοινωνία, παραμονή ή διέλευση, αποδημία ή μετανάστευση, διαβατήρια, τελωνεία και τα μέτρα υγειονομικής προστασίας, θα τηρούνται από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, καθώς και από ή για λογαριασμό των πληρωμάτων. του, των επιβατών, του φορτίου και του ταχυδρομείου κατά τη διέλευση, την είσοδο, την παραμονή και την αναχώρηση από την επικράτεια κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Επιβάτες, αποσκευές και φορτίο απευθείας διερχόμενα από την επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους και μη απομακρυνόμενα από το χώρο του αεροδρομίου, ο οποίος χρησιμοποιείται για το σκοπό αυτό, θα υπόκεινται μόνο σε απλοποιημένο έλεγχο. Αποσκευές και φορτίο σε απευθείας διέλευση θα απαλλάσσονται από τελωνειακούς δασμούς και άλλους συναφείς φόρους.

4. Κατά την εφαρμογή της Συμφωνίας τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα λαμβάνουν υπόψη τις απαιτήσεις της υφιστάμενης τους νομοθεσίας καθώς και τις υποχρεώσεις της Ελληνικής Δημοκρατίας έναντι του εφαρμοσμένου Ευρωπαϊκού Κοινοτικού δικαίου.

Άρθρο 6
Αναγνώριση Πτυχίων και Αδειών

1. Πιστοποιητικά πλοϊμότητας, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που εκδόθηκαν ή αναγνωρίστηκαν ως έγκυρα από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος και παραμένουν σε ισχύ, θα αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, για το σκοπό εκτέλεσης των δρομολογίων τα οποία προβλέπονται στη Συμφωνία αυτή, υπό την προϋπόθεση ότι οι απαιτήσεις βάσει των οποίων εκδόθηκαν ή αναγνωρίστηκαν έγκυρα τα πιστοποιητικά και οι άδειες, είναι ισότιμα ή ανώτερα των ελάχιστων προτύπων τα οποία έχουν τεθεί ή πρόκειται να τεθούν σε ισχύ σύμφωνα με τη Σύμβαση. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί εν τούτοις το δικαίωμα να αρνηθεί να αναγνωρίσει, με σκοπό πτήσεις υπεράνω του εδάφους του, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που χορηγήθηκαν σε υπηκόους του ή αναγνωρίστηκαν ως έγκυρα γι' αυτούς από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή από οποιοδήποτε άλλο Κράτος.

2. Εάν τα προνόμια ή οι όροι των αδειών ή πιστοποιητικών που αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο (1) και τα οποία εκδίδονται από τις Αεροπορικές Αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σε οποιοδήποτε πρόσωπο ή διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή αναφορικά με αεροσκάφος το οποίο εκτελεί τα συμφωνημένα δρομολόγια στις καθορισμένες διαδρομές, επιτρέπουν διαφοροποίηση από τα πρότυπα τα οποία καθιερώνονται από τη Σύμβαση και εφόσον η διαφοροποίηση αυτή έχει καταχωρισθεί στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, οι Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν διαβουλεύσεις σύμφωνα με το Άρθρο 15 αυτής της Συμφωνίας, με τις Αεροπορικές Αρχές του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους, με σκοπό να πεισθούν ότι, η αμφισβητούμενη πρακτική είναι αποδεκτή από αυτές. Αποτυχία επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας θα συνιστά λόγο για την εφαρμογή του Άρθρου 4 αυτής της Συμφωνίας.

Άρθρο 7
Ασφάλεια πτήσεων

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να ζητήσει, σε οποιοδήποτε χρόνο, διαβουλεύσεις, σχετικά με πρότυπα ασφάλειας που τηρούνται ως προς μία εταιρεία που διορίζεται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος επί οιουδήποτε τομέα σχετικού με τα πληρώματα, τα αεροσκάφη ή τη λειτουργία τους. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα λαμβάνουν χώρα εντός 30 ημερών από την υποβολή του υπόψη αιτήματος.

2. Σε περίπτωση που, ως αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων αυτών, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώνει ότι τα πρότυπα ασφάλειας στους τομείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 τα οποία είναι τουλάχιστον ισότιμα με τα ελάχιστα πρότυπα που ισχύουν κατά τον χρόνο αυτό σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου, δεν τηρούνται ούτε εφαρμόζονται αποτελεσματικά ως προς αεροπορικές εταιρείες που διορίζονται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος θα γνωστοποιεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τις διαπιστώσεις αυτές και τα μέτρα που θεωρούνται αναγκαία προκειμένου να συμμορφώνεται με τα Πρότυπα του ΔΟΠΑ, το δε άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα προβαίνει στις κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες. Μη ανάληψη από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος των κατάλληλων ενεργειών εντός 15 ημερών ή εντός μεγαλύτερου διαστήματος που τυχόν συμφωνηθεί, θα συνιστά λόγο για την εφαρμογή του Άρθρου 4 της Συμφωνίας αυτής.

3. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που αναφέρονται στο Άρθρο 33 της Σύμβασης του Σικάγου, συμφωνείται ότι οποιοδήποτε αεροσκάφος χρησιμοποιείται από ή για λογαριασμό της αεροπορικής εταιρείας ή των αεροπορικών εταιρειών ενός Συμβαλλόμενου Μέρους στα δρομολόγια προς ή από την επικράτεια του άλλου Συμ-

βαλλόμενου Μέρους, μπορεί, κατά το χρόνο παραμονής του στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να υποστεί έλεγχο από τους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μέσα και γύρω από το αεροσκάφος, προκειμένου να ελεγχθεί τόσο η ισχύς των αεροναυτιλιακών ·εγγράφων και αυτών του πληρώματος καθώς και η εμφανής κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του (καλούμενο στο παρόν Άρθρο «επιθεώρηση πίστας»), υπό τον όρο ότι τούτο δεν θα οδηγήσει σε αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

4. Σε περίπτωση που. μια τέτοια· επιθεώρηση πίστας ή σειρά τέτοιων επιθεωρήσεων δημιουργήσουν:

α) σοβαρές επιφυλάξεις ότι ένα αεροσκάφος ή η λειτουργία ενός αεροσκάφους δεν συμμορφώνονται με τα ελάχιστα εκάστοτε ισχύοντα πρότυπα σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου ή

β) σοβαρές υπόνοιες έλλειψης αποτελεσματικής τήρησης και εφαρμογής των εκάστοτε ισχυόντων προτύπων ασφαλείας σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου,

το Συμβαλλόμενο Μέρος που διεξάγει την επιθεώρηση δύναται να συμπεράνει, για τους σκοπούς του Άρθρου 33 της Σύμβασης του Σικάγου, ότι οι απαιτήσεις βάσει των οποίων εκδόθηκαν ή αναγνωρίστηκαν ως έγκυρα τα πιστοποιητικά ή οι άδειες που αφορούν το υπόψη αεροσκάφος ή το πλήρωμα αυτού του αεροσκάφους ή ότι οι απαιτήσεις υπό τις οποίες το υπόψη αεροσκάφος λειτουργεί, δεν είναι ισότιμα ή ανώτερα των ελάχιστων προτύπων που έχουν τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου.

5. Σε περίπτωση κατά την οποία η πρόσβαση με σκοπό τη διεξαγωγή επιθεώρησης πίστας επί αεροσκάφους αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών του ενός Συμβαλλομένου Μέρους σύμφωνα με τις διατάξεις της ανωτέρω παραγράφου 3, δεν επιτρέπεται από τον αντιπρόσωπο της αεροπορικής εταιρείας ή των εταιρειών αυτών, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να συμπεράνει ότι οι σοβαρές επιφυλάξεις που αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 4 ανακύπτουν και να συνάγει τα συμπεράσματα που αναφέρονται στην παράγραφο αυτή.

6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα να ανακαλέσει ή να τροποποιήσει αμέσως την εξουσιοδότηση λειτουργίας αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σε περίπτωση που το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος, είτε ως αποτέλεσμα μιας επιθεώρησης πίστας, σειράς επιθεωρήσεων πίστας, άρνησης πρόσβασης για την διεξαγωγή επιθεώρησης πίστας, διαβουλεύσεων ή είτε εξ άλλης αιτίας, καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η λήψη άμεσων μέτρων κρίνεται απαραίτητη για την ασφαλή λειτουργία της εταιρείας.

7. Κάθε μέτρο το οποίο λαμβάνεται από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος σύμφωνα με τις ανωτέρω παραγράφους 2 ή 6 θα αίρεται μόλις το αίτιο λήψης των υπόψη μέτρων παύσει να ισχύει.

Άρθρο 8
Αεροπορική Ασφάλεια

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους από το διεθνές δίκαιο, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επιβεβαιώνουν ότι η υποχρέωση του ενός έναντι του άλλου να προστατεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας εναντίον πράξεων παράνομης επέμβασης, αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Συμφωνίας. Χωρίς να περιορίζουν τη γενικότητα των δικαιωμάτων και υποχρεώσεών τους, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, το Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν ιδιαίτερα, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Παραβάσεων και Ορισμένων Άλλων Πράξεων οι οποίες Διενεργούνται Επί Αεροσκαφών, η οποία υπεγράφη στο Τόκυο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Σύμβασης για την Καταστολή της Παράνομης Κατακράτησης Αεροσκάφους, η οποία υπεγράφη στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970 και της Σύμβασης για την Καταστολή Παρανόμων Πράξεων εναντίον της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, του Πρωτοκόλλου για την Καταστολή Παράνομων Ενεργειών Βίας στα Αεροδρόμια που εξυπηρετούν τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, το οποίο υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, καθώς και με οποιοδήποτε άλλο διεθνές κείμενο επί του αυτού θέματος που θα κυρωθεί στο μέλλον από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, σε περίπτωση σχετικού αιτήματος, θα παρέχουν αμοιβαίως κάθε απαραίτητη βοήθεια για την πρόληψη πράξεων παράνομης κατακράτησης πολιτικών αεροσκαφών και άλλων παρανόμων πράξεων κατά της ασφάλειας τέτοιων αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, αεροδρομίων και εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, καθώς και κάθε άλλης απειλής της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

3. Στις αμοιβαίες σχέσεις τους, τα Μέρη θα ενεργούν σύμφωνα μιε τις διατάξεις για την αεροπορική ασφάλεια οι οποίες έχουν καθιερωθεί από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και ορίσθηκαν ως Παραρτήματα στη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία στο μέτρο που οι εν λόγω διατάξεις ασφάλειας είναι εφαρμοστέες στα Μέρη» θα απαιτούν όπως οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη τα οποία είναι εγγεγραμμένα στα μητρώα τους, ή οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη αεροπορικών εταιρειών που έχουν διορισθεί από αυτά, καθώς και οι εκμεταλλευόμενοι αεροδρόμια στην επικράτειά τους, ενεργούν σύμφωνα μιε τις ανωτέρω διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας.

4. Κάθε Συμιβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί ότι από τους ανωτέρω εκμεταλλευόμενους αεροσκάφη μπορεί να ζητηθεί η τήρηση των διατάξεων για την αεροπορική ασφάλεια, οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο (3) ανωτέρω, οι οποίες απαιτούνται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για την είσοδο, παραμονή ή αναχώρηση από την επικράτεια αυτού του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα διασφαλίζει ότι στην επικράτεια του εφαρμόζονται αποτελεσματικά τα κατάλληλα μέτρα για την προστασία των αεροσκαφών και τον έλεγχο των επιβατών και των χειραποσκευών τους, καθώς και για τη διενέργεια των ενδεδειγμένων ελέγχων στα πληρώματα, τις αποσκευές, το φορτίο και τα εφόδια αεροσκαφών, πριν από και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή φόρτωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ανταποκρίνεται θετικά σε κάθε αίτημα του άλλου Συμιβαλλόμενου Μέρους για τη λήψη ευλόγων ειδικών μέτρων ασφάλειας για την αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής.

5. Σε περίπτωση συμβάντος ή απειλής συμβάντος παράνομης κατακράτησης πολιτικού αεροσκάφους ή άλλων παράνομων πράξεων εναντίον της ασφάλειας τέτοιου αεροσκάφους, των επιβατών και του πληρώματός του, αεροδρομίων ή εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα αλληλοβοηθούνται, διευκολύνοντας

τις επικοινωνίες και άλλα κατάλληλα μιέτρα με σκοπό να τερματίσουν γρήγορα και με ασφάλεια παρόμοιο συμβάν ή απειλή παρόμοιου συμβάντος.

Άρθρο 9
Εμπορικές Ευκαιρίες

1. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχει το δικαίωμα» να διατηρεί στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους τη δική της εκπροσώπηση.

2. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους δύναται, σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του άλλου Μέρους σχετικά με την είσοδο, παραμονή και απασχόληση, να μετακαλεί και να διατηρεί στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους διευθυντικό, πωλήσεων, τεχνικό, επιχειρησιακό, καθώς και άλλο εξειδικευμένο προσωπικό, το οποίο είναι απαραίτητο για την εκτέλεση αεροπορικών δρομολογίων.

3. Σε περίπτωση διορισμού γενικού πράκτορα ή πράκτορα γενικών πωλήσεων, ο εν λόγω πράκτορας θα διορίζεται σύμφωνα με τους εφαρμοζόμενους σχετικά νόμους και κανονισμούς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία θα έχει το δικαίωμα να πωλεί υπηρεσίες αερομεταφοράς στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, απευθείας ή μέσω των πρακτόρων της και κάθε πρόσωπο θα μπορεί να αγοράσει τις εν λόγω υπηρεσίες αερομεταφοράς, σύμφωνα με τη σχετική ισχύουσα νομοθεσία και κανονισμούς.

5. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα παρέχει στην διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να μεταφέρει στη χώρα της, κατόπιν αιτήσεως, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς περί ξένου συναλλάγματος, το πλεόνασμα μεταξύ εσόδων και εξόδων, που πραγματοποιήθηκε σε σχέση με τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου στα συμφωνημένα δρομολόγια στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

6. Εάν το ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιβάλλει περιορισμούς, όσον αφορά τη μεταφορά του πλεονάσματος που πραγματοποιήθηκε από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το άλλο Μέρος θα έχει επίσης το δικαίωμα να επιβάλλει τους ίδιους περιορισμούς στην αεροπορική εταιρεία του άλλου Μέρους.

Άρθρο 10
Εξαίρεση από τελωνειακούς και άλλους δασμούς

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, με βάση την αμοιβαιότητα, θα απαλλάσσει την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με τη σχετική ισχύουσα νομοθεσία, από περιορισμούς εισαγωγών, τελωνειακούς δασμούς, άλλους φόρους, τέλη επιθεωρήσεων και άλλους εθνικούς δασμούς και επιβαρύνσεις για αεροσκάφη, καύσιμα, λιπαντικά, αναλώσιμα τεχνικά εφόδια, ανταλλακτικά, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, συνήθους εξοπλισμού αεροσκαφών, εφοδίων αεροσκαφών και άλλων αντικειμένων, τα οποία προορίζονται για χρήση ή χρησιμοποιήθηκαν αποκλειστικά σε συνδυασμό με τη λειτουργία ή εξυπηρέτηση του αεροσκάφους της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας αυτού του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το οποίο εκτελεί τα συμφωνημένα δρομολόγια, καθώς επίσης και για τα αποθέματα εισιτηρίων, τις φορτωτικές και πάσης φύσεως έντυπο υλικό, το οποίο φέρει τα διακριτικά της εταιρείας, ως και του συνήθους διαφημιστικού υλικού, το οποίο διανέμεται δωρεάν από την εν λόγω διορισμένη αεροπορική εταιρεία.

2. Οι απαλλαγές οι οποίες χορηγούνται με το παρόν Άρθρο θα εφαρμόζονται για τα αντικείμενα τα αναφερόμενα στην παράγραφο (1) του παρόντος Άρθρου τα οποία.

(α) εισάγονται στην επικράτεια του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από ή για λογαριασμό της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους'

(β) παραμένουν επί του αεροσκάφους της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την άφιξη ή αναχώρηση από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους'

(γ) παραλαμβάνονται επί του αεροσκάφους της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και προορίζονται να χρησιμοποιηθούν για την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων» ανεξαρτήτως εάν τα είδη αυτά χρησιμοποιούνται ή καταναλώνονται πλήρως ή μη εντός της επικράτειας του Συμβαλλόμενου Μέρους, το οποίο χορηγεί την απαλλαγή, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω είδη δεν εκποιούνται στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Ο κανονικός αεροπορικός εξοπλισμός, καθώς και τα υλικά και εφόδια, τα οποία συνήθως παραμένουν επί του αεροσκάφους κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, μπορεί να εκφορτωθούν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μόνο με την έγκριση των Τελωνειακών Αρχών αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους. Σε τέτοια περίπτωση, τα είδη αυτά τίθενται υπό τον έλεγχο των εν λόγω αρχών, μέχρις ότου επανεξαχθούν ή διατεθούν διαφορετικά, σύμφωνα με τους τελωνειακούς κανονισμούς.

Άρθρο 11
Τέλη Χρήσεως

Κάθε ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί να επιβάλει ή να επιτρέψει την επιβολή δίκαιων και εύλογων τελών για τη χρήση αερολιμένων και άλλων εγκαταστάσεων υπό τον έλεγχό του.

Κάθε ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνεί, εν τούτοις, ότι τα τέλη αυτά δεν θα είναι υψηλότερα από αυτά τα οποία θα καταβάλονταν για τη χρήση των παραπάνω αερολιμένων και εγκαταστάσεων από τα εθνικά του αεροσκάφη τα οποία εκτελούν συναφή διεθνή δρομολόγια.

Άρθρο 12
Κανονισμοί Χωρητικότητας και Έγκριση Δρομολογίων

1. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομενων Μερών θα έχουν δίκαιη και ισότιμη μεταχείριση, ώστε να είναι σε θέση να απολαμβάνουν ίσων ευκαιριών κατά την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές.

2. Κατά την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων, η διορισμένη αεροπορική εταιρεία κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα λαμβάνει υπόψη της τα συμφέροντα της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, έτσι ώστε να μην επηρεάζονται δυσμενώς τα δρομολόγια τα οποία η τελευταία εκτελεί στο σύνολο ή τμήμα των αυτών διαδρομών.

3. Τα συμφωνημένα δρομολόγια που παρέχονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομέ-

νων Μερών θα έχουν ως πρωταρχικό στόχο την παροχή, σε λογικό συντελεστή πληρότητας, επαρκούς χωρητικότητας για τις τρέχουσες και τις λογικά αναμενόμενες απαιτήσεις μεταφοράς επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ της επικρατείας του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει την αεροπορική εταιρεία και της επικρατείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Πρόβλεψη για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, επιβιβαζομένων και αποβιβαζομένων σε σημεία διαδρομών, τα οποία θα καθορισθούν στις επικράτειες κρατών άλλων από αυτό που διορίζει την αεροπορική εταιρεία, θα συμφωνείται μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των δύο Συμβαλλομένων Μερών.

5. Η χωρητικότητα η οποία θα διατεθεί, συμπεριλαμβανομένης της συχνότητας των δρομολογίων και του τύπου των αεροσκαφών, τα οποία θα χρησιμοποιούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών στα συμφωνημένα δρομολόγια, θα συμφωνηθούν από τις Αεροπορικές Αρχές, ύστερα από πρόταση των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες θα υποβάλουν τις προτάσεις ύστερα από σχετικές διαβουλεύσεις μεταξύ τους, λαμβανομένων υπόψη των αρχών, οι οποίες αναφέρονται στις παραγράφους 1,2 και 3 του παρόντος Άρθρου.

6. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών των Συμβαλλομένων Μερών, τα θέματα τα οποία αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 5 θα επιλύονται με συμφωνία μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των δύο Συμβαλλομένων Μερών. Μέχρις ότου επιτευχθεί παρόμοια συμφωνία, η χωρητικότητα η οποία διατίθεται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες θα παραμένει αμετάβλητη.

7. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα υποβάλει προς έγκριση τους πίνακες δρομολογίων στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους όχι αργότερα από τριάντα ημέρες πριν από την έναρξη των δρομολογίων στις συγκεκριμένες διαδρομές. Αυτό, ομοίως, θα εφαρμόζεται σε νεώτερες αλλαγές. Σε ειδικές περιπτώσεις το χρονικό αυτό όριο μπορεί να μειωθεί ύστερα από έγκριση των εν λόγω Αρχών.

Άρθρο 13
Αεροπορικά Τιμολόγια

1. Τα τιμολόγια τα οποία χρεώνονται από τις αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών για τα συμφωνημένα δρομολόγια θα καθορίζονται σε λογικά επίπεδα, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένου του κόστους λειτουργίας, λογικού κέρδους, των χαρακτηριστικών των δρομολογίων και, όπου κρίνεται σκόπιμο, των τιμολογίων άλλων αεροπορικών εταιρειών, οι οποίες εκτελούν τακτικά δρομολόγια στις ίδιες διαδρομές ή σε μέρη αυτών.

2. Τα τιμολόγια τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Άρθρου θα καθορίζονται σύμφωνα με τους κατωτέρω κανόνες:

(α) Εφόσον οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες αμφοτέρων των Συμβαλλομένων Μερών είναι μέλη διεθνούς ένωσης αεροπορικών εταιρειών π.χ. της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορέων, η οποία διαθέτει μηχανισμό καθορισμού ναύλων και υπάρχει ήδη απόφαση σχετική με τα συμφωνημένα δρομολόγια, τα τιμολόγια θα καθορίζονται από τις ενδιαφερόμενες διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών, σύμφωνα με την ήδη υπάρχουσα απόφαση. Εκτός εάν άλλως συμφωνηθεί κατά την εφαρμογή του παρόντος Άρθρου, κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία θα είναι υπεύθυνη μόνο έναντι των Αεροπορικών της Αρχών για τη δικαιολόγηση και τη λογικότητα των τιμολογίων, τα οποία θα συμφωνηθούν κατ' αυτόν τον τρόπο.

(β) Όταν δεν υπάρχει απόφαση τιμολογίων για τα συμφωνημένα δρομολόγια ή όταν η μία ή και οι δύο διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών δεν είναι μέλη της ίδιας ένωσης αεροπορικών εταιρειών που αναφέρεται στην ανωτέρω παράγραφο (α), οι ενδιαφερόμενες διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών θα συμφωνούν μεταξύ τους τα τιμολόγια που θα χρεώνονται στα συμφωνημένα δρομολόγια.

(γ) Τα συμφωνηθέντα κατ' αυτόν τον τρόπο τιμολόγια θα υποβάλλονται στις Αεροπορικές Αρχές των Συμβαλλομένων Μερών προς έγκριση, τουλάχιστον εξήντα (60) ημέρες πριν από την προτεινόμενη ημερομηνία εφαρμογής τους. Το χρονικό τούτο διάστημα μπορεί να μειωθεί ύστερα από συγκατάθεση των εν λόγω Αρχών.

(δ) Σε περίπτωση κατά την οποία οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών αδυνατούν να συμφωνήσουν για τα εφαρμοστέα τιμολόγια ή όταν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν έχει διορίσει αεροπορική εταιρεία για την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων ή όταν κατά τη διάρκεια των τριάντα (30) πρώτων ημερών της περιόδου των εξήντα (60) ημερών, οι οποίες μνημονεύονται στην ανωτέρω υποπαράγραφο (γ), οι Αεροπορικές Αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους επιδίδουν στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ειδοποίηση για τη δυσαρέσκειά τους για οποιοδήποτε τιμολόγιο, το οποίο συμφωνήθηκε μεταξύ των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών των Συμβαλλομένων Μερών σύμφωνα με τις ανωτέρω υποπαραγράφους (α) και (β), οι Αεροπορικές Αρχές των Συμβαλλομένων Μερών θα καταβάλλουν προσπάθεια για την επίτευξη συμφωνίας ως προς τα ενδεδειγμένα εφαρμοστέα τιμολόγια.

3. (α) Κανένα τιμολόγιο δεν τίθεται σε ισχύ, εφόσον οι Αεροπορικές Αρχές των Συμβαλλομένων Μερών δεν το έχουν εγκρίνει.

(β) Τα τιμολόγια τα οποία καθορίσθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου θα παραμένουν σε ισχύ μέχρις ότου ορισθούν νέα τιμολόγια.

4. Εάν οι Αεροπορικές Αρχές δεν μπορέσουν να συμφωνήσουν για οποιοδήποτε τιμολόγιο τους υποβλήθηκε, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου ή για τον καθορισμό οποιουδήποτε τιμολογίου σύμφωνα με τα της παραγράφου 2 (δ) η διαφορά θα διακανονίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 16 της παρούσας Συμφωνίας.

5. Εάν οι Αεροπορικές Αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους δεν ικανοποιηθούν από τα καθορισμένα τιμολόγια, θα το γνωστοποιήσουν στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες θα προσπαθήσουν, όπου απαιτείται, να καταλήξουν σε συμφωνία. Εάν εντός περιόδου ενενήντα (90) ημερών από την ημέρα λήψης της γνωστοποίησης δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί νέο τιμολόγιο, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Άρθρου, θα εφαρμοσθούν οι διαδικασίες που καθορίζονται από την παράγραφο (4) του Άρθρου τούτου

Άρθρο 14
Χορήγηση Στατιστικών

Οι Αεροπορικές Αρχές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα χορηγούν στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, ύστερα από αίτημά τους, πληροφορίες και στατιστικές, σχετικά με την κίνηση που μεταφέρθηκε στα συμφωνημένα δρομολόγια από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους προς και από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως συνήθως τηρούνται και υποβάλλονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες προς τις Εθνικές τους Αεροπορικές Αρχές. Κάθε πρόσθετο στατιστικό στοιχείο κίνησης, το οποίο οι Αεροπορικές Αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους επιθυμούν από τις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα αποτελεί, μόλις ζητηθεί, αντικείμενο αμοιβαίας συζήτησης και συμφωνίας μεταξύ των δύο Συμβαλλομένων Μερών.

Άρθρο 15
Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος ή οι Αεροπορικές Αρχές του δύνανται οποτεδήποτε να ζητήσουν διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή με τις Αεροπορικές του Αρχές.

2. Η διαβούλευση που ζητήθηκε από ένα εκ των Συμβαλλομένων Μερών ή τις Αεροπορικές Αρχές του θα αρχίσει μέσα σε εξήντα (60) ημέρες από την ημερομηνία λήψης του αιτήματος.

3. Κάθε τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας θα τεθεί σε ισχύ, όταν τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη θα έχουν γνωστοποιήσει αμοιβαία δια της διπλωματικής οδού ότι ολοκληρώθηκαν οι εσωτερικές νομικές τους διαδικασίες σχετικά με τη σύναψη και θέση σε ισχύ διεθνών συμφωνιών.

4. Πέραν από τα οριζόμενα στις διατάξεις της παραγράφου (3), τροποποιήσεις στον πίνακα δρομολογίων, που επισυνάπτεται στην παρούσα Συμφωνία, μπορούν να συμφωνηθούν απευθείας μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των Συμβαλλομένων Μερών. Θα τεθούν δε σε ισχύ αφού επιβεβαιωθούν με την ανταλλαγή επιστολών μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών.

Άρθρο 16
Διευθέτηση Διαφορών

1. Εάν προκύψει οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας και του Παραρτήματός της, τα Συμβαλλόμενα Μέρη αρχικά θα προσπαθήσουν να τη διευθετήσουν με διαπραγματεύσεις.

2. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αποτύχουν να καταλήξουν σε μία διευθέτηση με διαπραγματεύσεις, μπορούν να συμφωνήσουν να παραπέμψουν τη διαφορά για συμβουλευτική γνώμη σε κάποιο πρόσωπο ή σώμα.

3. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αποτύχουν να διευθετήσουν τη διαφορά σύμφωνα με τις ανωτέρω παραγράφους 1 και 2, η διαφορά θα παραπεμφθεί σε Δικαστήριο τριών διαιτητών, από τους οποίους ένας διορίζεται από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος και ο τρίτος συμφωνείται από κοινού από τους δύο άλλους. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα διορίσει έναν διαιτητή εντός περιόδου εξήντα (60) ημερών, από την ημερομηνία λήψης, δια της διπλωματικής οδού, από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, της γνωστοποίησης προς το άλλο, με την οποία ζητείται διαιτησία για τη διαφορά από παρόμοιο Δικαστήριο, ο δε τρίτος διαιτητής θα διορισθεί εντός περιόδου εξήντα (60) περαιτέρω ημερών. Εάν οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν προβεί στο διορισμό του διαιτητή του εντός της καθορισθείσας περιόδου, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας να διορίσει διαιτητή ή διαιτητές κατά περίπτωση. Σε περίπτωση κατά την οποία ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας είναι υπήκοος ενός των Συμβαλλομένων Μερών δύναται να ζητηθεί από τον Α΄ Αντιπρόεδρο του Συμβουλίου ή, αν και αυτός είναι υπήκοος παρομοίως, από το αρχαιότερο μέλος του Συμβουλίου, το οποίο δεν έχει παρόμοια υπηκοότητα, να προβεί στους διορισμούς κατά περίπτωση. Εν τούτοις, ο τρίτος διαιτητής θα είναι υπήκοος τρίτης χώρας και θα ενεργεί ως Πρόεδρος του Δικαστηρίου, ορίζοντας τον τόπο όπου θα διεξαχθεί η διαιτησία.

4. Το Δικαστήριο θα καθορίσει τις διαδικασίες του.

5. Τα έξοδα του Δικαστηρίου θα επιμερισθούν εξίσου μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών.

6. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, αναλαμβάνουν να συμμορφώνονται με κάθε απόφαση η οποία θα εκδοθεί σε εφαρμογή του παρόντος Άρθρου.

7. Εφόσον και για όσο χρόνο οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή η διορισμένη από αυτό αεροπορική εταιρεία δεν συμμορφώνεται προς την απόφαση η οποία εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο (3) του παρόντος Άρθρου, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να περιορίσει, παρακρατήσει ή ανακαλέσει οποιαδήποτε δικαιώματα ή προνόμια έχει εκχωρήσει με βάση την παρούσα Συμφωνία.

Άρθρο 17
Λήξη ισχύος

Η παρούσα Συμφωνία θα παραμείνει σε ισχύ για αόριστο χρονικό διάστημα. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται οποτεδήποτε να γνωστοποιήσει εγγράφως, δια της διπλωματικής οδού, προς το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, την πρόθεσή του να τερματίσει την ισχύ της παρούσας Συμφωνίας. Ανάλογη γνωστοποίηση θα διαβιβαστεί ταυτόχρονα στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Στην περίπτωση αυτή η Συμφωνία θα παύσει να ισχύει δώδεκα μήνες μετά τη λήψη της γνωστοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός εάν η γνωστοποίηση καταγγελίας ανακληθεί με συμφωνία πριν την εκπνοή της ανωτέρω περιόδου. Σε περίπτωση μη γνωστοποίησης της λήψης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, θα λογίζεται ότι η γνωστοποίηση παρελήφθη δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά τη λήψη της γνωστοποίησης από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 18
Συμμόρφωση προς Πολυμερείς Συμβάσεις

Εφόσον τεθεί σε ισχύ γενική πολυμερής σύμβαση ή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, έχουσα σχέση με αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη, η παρούσα Συμφωνία και το Παράρτημά της θα θεωρείται ότι έχουν τροποποιηθεί αναλόγως.

Άρθρο 19
Καταχώριση

Η παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημά της, καθώς και όλες οι τυχόν τροποποιήσεις της θα καταχωρίζονται στο

Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας από την Δημοκρατία της Μολδαβίας.

Άρθρο 20
Έναρξη ισχύος

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ την ημέρα ανταλλαγής δια διπλωματικής οδού από τα Συμβαλλόμενα Μέρη των γραπτών γνωστοποιήσεων ότι έχουν ολοκληρωθεί οι σχετικές εσωτερικές τους νομικές διαδικασίες οι οποίες είναι αναγκαίες για το σκοπό αυτό.

Σε πίστωση των ανωτέρω υπεγράφη η παρούσα Συμφωνία από τους κατωτέρω υπογεγραμμένους πληρεξουσίους, οι οποίοι έχουν εξουσιοδοτηθεί για το σκοπό αυτό από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους.

Έγινε στο Κισινάου σε δύο πρωτότυπα αντίτυπα, σήμερα .... Μαρτίου 2004 στην Ελληνική, Μολδαβική και Αγγλική γλώσσα. Τα τρία κείμενα θεωρούνται εξίσου αυθεντικά.

Σε περίπτωση διαφοράς στην ερμηνεία θα υπερισχύει το αγγλικό κείμενο.

Για την Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας	Για την Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Μολδαβίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

1. ΔΙΑΔΡΟΜΗ Ι

Διαδρομές που θα εκμεταλλεύεται η διορισμένη αεροπορική εταιρεία της Δημοκρατίας της Μολδαβίας.

Σημεία της Δημοκρατίας της Μολδαβίας - Αθήνα, Ελλάδα.

2. ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΙΙ

Διαδρομές που θα εκμεταλλεύεται η διορισμένη αεροπορική εταιρεία της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Σημεία στην Ελλάδα - Κισινάου, Μολδαβία.

3. Ενδιάμεσα σημεία και σημεία πέραν θα μπορούν να εξυπηρετούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες. Δικαιώματα πέμπτης ελευθερίας θα ασκούνται μεταξύ τέτοιων σημείων και της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μετά από συμφωνία που θα επιτευχθεί για το σκοπό αυτό μεταξύ των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών και θα εγκριθεί από τις αντίστοιχες Αεροπορικές Αρχές των δύο Συμβαλλομένων Μερών.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

between

The Government of the Hellenic Republic

and

The Government of the Republic of Moldova

PREAMBLE

The Government of the Hellenic Republic

and

The Government of the Republic of Moldova

hereinafter referred to as "Contracting Parties"

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on 7th day of December 1944;

Being equally desirous to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

a. The term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Hellenic Republic, the Governor of the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authority or similar functions and, in the case of the Republic of Moldova the Director General of the Civil Aviation Administration, and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Administration or similar functions.

b. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes:

(i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and

(ii) any Annex or any amendments thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for those Contracting Parties.

c. The term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any Protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annex.

d. The term "designated airline" means, an airline which has been designated and authorized in accordance with the provisions of Article 3 of the present Agreement.

e. The term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination.

f. The term "capacity" in relation to an aircraft means, the payload of that aircraft available on a route or section of a route and the term "capacity" in relation to "an agreed service" means, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and a route or section of a route.

g. The term "territory" in relation to a State has the meaning of the Article 2 of the Convention.

h. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

i. The term "tariff" means the price to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services performed by the carrier in connection with the air transportation but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

j. The term "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security property or facilities.

It is understood that the titles given to the Articles of the present Agreement do in no way restrict or extend the meanings of any of the provisions of the present Agreement.

Article 2
Grant of Rights

1.- Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services by the designated airline of the other Contracting Party as follows:

a. To fly, without landing, across the territory of the other Contracting party;

b. To make stops in the said territory for non traffic purposes and

c. To make stops in the said territory at the points on the route(s) specified in the Route Schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2.- Nothing in the provisions of paragraph (1) shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 3
Designation and Authorizations

1.- Each Contracting Party shall have the right to designate, and inform, through diplomatic channels the other Contracting Party, one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations.

2.- On receipt of such a designation and of application from the designated airline in the form and manner prescribed for operating authorization, the competent authorities of the other Contracting Party shall, grant without delay to the airline so designated, the appropriate operating authorization, provided :

a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:

i) it is established in the territory of the Hellenic Republic under the Treaty establishing the European Community and has received an Operating Licence in accordance with European Community law; and

ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;

b) in the case of an airline designated by the Republic of Moldova:
   i) it is established in the territory of the Republic of Moldova and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Moldova; and
   ii) the Republic of Moldova has and maintains effective regulatory control of the airline; and

c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied - in conformity with the provisions of the Convention - to the operation of international air services by the Party receiving the designation

3.- On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4
Suspension and Revocation

1.- Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions, as it may deem necessary on the exercise of these rights, where:

a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:
   i) it is not established in the territory of the Hellenic Republic under the Treaty establishing the European Community and has not received an Operating Licence in accordance with European Community law; or

   ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;

b) in the case of an airline designated by the Republic of Moldova:
   i) it is not established in the territory of the Republic of Moldova and is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Moldova; or
   iii) the Republic of Moldova is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

c) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied in conformity with the Convention to the operation of international air services by the Party receiving the designation; or

d) the airline fails to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2.- Unless immediate revocation or suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in conformity with Article 15 of this Agreement.

Article 5
Applicability of laws and regulations

1.- The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to entering into, remaining in or departing from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, while within and departure from the said territory.

2.- The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, staying or transit, emigration or immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, while within and departure from the territory of such Contracting Party.

3.- Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. In the application of the Agreement the Contracting Parties will take into account the requirements of the legislation of their countries as well as the obligations of the Hellenic Republic vis a vis applicable European Community law.

Article 6
Recognition of Certificates and Licences

1.- Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or

above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

2.- If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 15 of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

Article 7
Aviation Safety Provisions

1.- Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Contracting Party in any area relating to aircrew, aircraft or their operation. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2.- If, following such consultations, one Contracting Party finds that the safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, are not being effectively maintained and administered in respect of airlines designated by the other Contracting Party, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3.- Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4.- If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5.- In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6.- Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7.- Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 8
Aviation Security

1.- Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14

September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of International Airports, signed at Montreal on 24 February 1988 and all other international instruments in the same field which may be ratified in the future by the Contracting Parties.

2.- The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3.- The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft of airlines designated by them and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4.- Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, while within, or departure from the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers and their carry-on items and to carry out appropriate checks on crew, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5.- When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 9
Commercial Opportunities

1.- The designated airline of one Contracting Party shall have the right to maintain its own representation in the territory of the other Contracting Party.

2.- The designated airline of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.

3.- In case of nomination of a general agent or a general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the relevant applicable laws and regulations of each Contracting Party.

4.- Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly or through its agents and any person shall be able to purchase such transportation in accordance with the relevant applicable laws and regulations.

5.- Each Contracting Party shall grant, to the designated airline of the other Contracting Party, the right to transfer to its country on demand, in accordance with the foreign exchange regulations in force, the excess of receipts over expenditure achieved in connection with the carriage of passengers, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Contracting Party.

6.- If one Contracting Party imposes restrictions on the transfer of the excess of receipts achieved by the designated airline of the other Contracting Party, the other Party will also have the right to impose the same restrictions to the other Party's airline.

Article 10
Exemption from customs and other duties

1.- Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party under its relevant applicable law from import restrictions, customs duties, other taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2.- The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:

(a) introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party ;

(b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party ;

(c) taken on board aircraft of the designated airline of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

3.- The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 11
User Charges

Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control.

Each of the Contracting Parties agree, however, that such charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

Article 12
Capacity Regulations and Approval of Timetables

1.- The designated airlines of the Contracting Parties shall be afforded fair and equal treatment in order that they may enjoy equal opportunities in the operation of the agreed services on the specified routes.

2.- In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3.- The agreed services provided by the designated airline of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party.

4.- Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on board and discharged at points on routes to be specified in the territories of states other than that designating the airline shall be agreed upon between the two Contracting Parties.

5.- The capacity to be provided including the frequency of services and the type of aircraft to be used by the designated airlines of the Contracting Parties on the agreed services shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities upon recommendation made by the designated airlines. The designated airlines shall make such recommendation after due consultations between them taking into account the principles laid down in paragraphs 1,2 and 3 of this Article.

6.- In case of disagreement between the designated airlines of the Contracting Parties, the issues referred to in paragraph 5 above shall be resolved by agreement between the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties. Until such agreement has been reached, the capacity provided by the designated airlines shall remain unchanged.

7.- The designated airline of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty days prior to the introduction of services on the specified routes the flight timetables. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

Article 13
Air Transport Tariffs

1.- The tariffs to be charged by the airlines of the Contracting Parties for the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines operating scheduled services over the whole or part of the same routes.

2.- The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be established according to the following rules :

(a) When the designated airlines of both Contracting Parties are members of an international airline association, e.g. the International Air Transport Association, with a rate-fixing mechanism and a tariff resolution already exists in respect of the agreed services, the tariffs shall be agreed upon by the designated airlines concerned of the Contracting Parties in accordance with such tariff resolution. Unless otherwise determined in the application of this Article, each designated airline shall be responsible only to its Aeronautical Authorities for the justification and reasonableness of the tariffs so agreed.

(b) When there is no tariff resolution in respect of the agreed services or where either or both of the designated airlines of the Contracting Parties are not



members of the same airline association referred to in paragraph (a) above, the designated airlines concerned of the Contracting Parties shall agree between themselves on the tariffs to be charged in respect of the agreed services.

(c) The tariffs so agreed upon shall be submitted for approval by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. This time limit may be reduced, subject to the consent of the said Authorities.

(d) In case the designated airlines of the Contracting Parties fail to agree on the tariffs to be charged, or where a Contracting Party has not designated its airline for the operation of the agreed services, or where during the first thirty (30) days of the sixty (60) days period referred to in subparagraph (c) above, the Aeronautical Authorities of a Contracting Party give the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed between the designated airlines of the Contracting Parties in accordance with subparagraph (a) and (b) above, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall try to reach an agreement on the appropriate tariffs to be charged.

3.- (a) No tariff shall come into force if the Aeronautical Authorities of either Contracting Party have not approved it.

(b) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

4.- If the Aeronautical Authorities cannot agree on any tariff submitted to them under the provisions of this Article or the determination of any tariff under paragraph 2(d), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of the present Agreement.

5.- If the Aeronautical Authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement. If within the period of ninety (90) days from the day of receipt of such notification a new tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Article, the procedures as set out in paragraph (4) of this Article shall apply.

Article 14
Supply of Statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated

airlines to their National Aeronautical Authorities. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

Article 15
Consultations and Modifications

1.- Each Contracting Party or its Aeronautical Authorities may at any time request consultations with the other Contracting Party or with its Aeronautical Authorities.

2.- A consultation requested by one of the Contracting Parties or their Aeronautical Authorities shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

3.- Any modification to this Agreement shall enter into force when the two Contracting Parties will have notified each other through diplomatic channels of the fulfilment of their internal legal procedures relating to the conclusion and the entering into force of international agreements.

4.- Notwithstanding the provisions of paragraph (3), modifications to the route schedule annexed to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force after having been confirmed by an exchange of letters between the Aeronautical Authorities.

Article 16
Settlement of Disputes

1.- If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its Annex, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations.

2.- If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion to some person or body.

3.- If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs 1 and 2 above, the dispute shall be referred to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute by such a Tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate its arbitrator within the period specified

the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case may require; provided that if the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either Contracting Party, the senior Vice-President of the Council or if he is such a national, the Senior Member of the Council who is not such a national may be requested to make the appointments as the case may be. The third arbitrator, however, shall be a national of a third state and shall act as the President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

4.- The Tribunal shall determine its own procedures.

5.- The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

6.- The Contracting Parties undertake to comply with any decision delivered in application of the present Article.

7.- If and so long as either Contracting Party or its designated airline fail to comply with a decision given under paragraph (3) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement.

Article 17
Termination

This Agreement shall be valid for an indefinite period of time.
Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement, through diplomatic channels; such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

In such case the Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 18
Conformity with Multilateral Conventions

If a general multilateral air transport convention or agreement, comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement and its Annex shall be deemed to be amended accordingly.

Article 19
Registration

This Agreement, its Annex and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization by the Republic of Moldova.

Article 20
Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the exchange, through diplomatic channels, of written notifications between the Contracting Parties informing each other of the completion of their relevant internal legal procedures necessary to this end.

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done at Chisenau in two original copies, this ....March 2004 in the Greek, Moldovan and English languages, all three texts being equally authentic.

In case of divergence of interpretation the English text shall prevail.

For the Government of the Hellenic Republic	For the Government of the Republic of Moldova

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

1. **SCHEDULE I**
   Routes to be operated by the designated airline of the Republic of Moldova.
   Points in the Republic of Moldova - Athens, Greece

2. **SCHEDULE II**
   Routes to be operated by the designated airline of the Hellenic Republic.
   Points in Greece – Chisenau, Moldova.

3. Intermediate points and points beyond may be served by the designated airlines. Fifth freedom traffic rights shall be exercised between such points and the territory of the other Contracting Party after an agreement to that effect is reached between the designated airlines and approved by the respective Aviation Authorities of the two Contracting Parties.

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 20 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 26 Ιανουαρίου 2005

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Γ. ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
Π. ΜΟΛΥΒΙΑΤΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Μ. Γ. ΛΙΑΠΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 26 Ιανουαρίου 2005

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Α. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ